

【文章编号】1672-5328(2005)02-0034-03

长三角高速公路一体化建设

凌定祥¹ 王京元² 郝钊³

(1. 扬州市公路建设处, 扬州 225003; 2. 东南大学, 南京 210096;
3. 中国城市规划设计研究院, 北京 100044)

【摘要】 区域经济一体化是长三角发展的必然趋势, 分析了高速公路网络一体化对长三角区域经济发展的影响, 指出长三角高速公路网络一体化是发挥长三角整体优势, 实现经济一体化的前提。全面剖析了高速公路网络规划建设运营管理中存在的问题, 并提出具有针对性的对策和建议, 指出了长三角今后高速公路建设的目标和任务。

【关键词】 长江三角洲; 区域经济一体化; 高速公路

【中图分类号】 U412.1⁺1

【文献标识码】 A

Expressway Integration of the Yangtze River Delta

LING Dingxiang¹, WANG Jingyuan², HAO Zhao³

(1. Department of Yangzhou City Highway Construction, Yangzhou 225003; 2. Southeast University, Nanjing 210096, China; 3. China Academy of Urban Planning and Design, Beijing 100044, China)

Abstract: The trend of the regional economy integration is inevitable in the Yangtze River Delta. The influences on the regional economy are analyzed of the expressway network integration. It is the basis of exploiting the integral advantage and realizing the regional economy integration. The paper gives some strategies and proposes in view of the problems existing in the planning, operation and management of the expressway network and the main goals of the expressway construction are given in the Yangtze River Delta.

Keywords: Yangtze River Delta; regional economy integration; expressway

1 区域经济一体化是长三角发展的必然趋势

长江三角洲地处我国沿海、沿江两大发达地带的交汇部, 是中国最发达的地区之一。该地区是我国经济发展速度最快、经济总量规模最大、最具发展潜力的经济板块之一。长江三角洲已被国际经济学界公认为继纽约、多伦多与芝加哥、东京、巴黎与阿姆斯特丹、伦敦与曼彻斯特等城市为核心的五大城市群之后的世界第六大城市群。

国外的发展经验表明: 发展城市群落, 加强一体化建设, 实现资源共享, 发挥整体优势, 是当今世界

的发展趋势。长三角城市密集, 具有很好的天然优势, 上海申办“世博会”的成功, 又为长三角经济发展提供了新的机遇。

当前, 长三角一体化的呼声越来越高, 这是国际经济发展环境的要求, 也是国内社会经济发展环境的内在要求, 是长三角保持和发展竞争力的必然趋势。

2 高速公路一体化是长三角一体化的前提

我国十多年高速公路建设的历程表明: 高速公路的建设是产业带形成与发展的先导、动力和纽带。长

收稿日期: 2004-11-17

作者简介: 凌定祥(1968—), 男, 工程硕士, 扬州市公路建设处科长, 工程师。E-mail: lingdx100@163.com

三角城市群具有城市密集、面积小的特点,并且经济条件普遍较好,更能充分发挥高速公路网的优势。

1) 催生“同城效应”,加快区域经济整合和一体化进程

打破行政区域的界限,是长三角成为真正的经济共同体的前提,一体化的高速公路网络将把苏、浙、沪15座中心城市的百余城镇共同纳入一个辐射圈内,催生“同城效应”。一体化的建立,必将引起城市间关系的重构,增强区域的聚合力,营造良好的投资环境,增强对外资的吸引力。通过城市间的联合与协作,基本形成长三角大商贸格局,生产要素流动也更加合理,整体优势得到进一步实现。

2) 实现资源共享与合理配置,促进沿线外向型经济的发展

便捷的交通可以克服距离带来的不便,使资源实现最大限度的共享^[1]。利用上海的金融平台,苏、浙资本有更多的机会同跨国资本联姻,使资本变“留”为“流”,实现在国内乃至全球更大领域内的循环与更新。以市场为资源配置的基础力量,采用适应开放市场环境的区域产业调控机制,在区域产业分工机制和地域产业组织架构方面进行改革和创新,构建市场经济下的调控模式和机制,与国际市场接轨。

3) 促进产业整合,优化产业布局

目前,长三角地区城市间产业结构类同现象严重。完善的高速公路网使人流、物流、资金流流动得更快,降低了经济交流的成本。通过市场调节,使各城市间由同质发展转变为错位发展,形成一个有机分工的产业群落和良性的产业链,发挥产业互补效应,使长三角地区经济在产业整合和城市功能重新定位等方面向纵深推进。

4) 加快小城镇发展与城市化进程

高速公路以其快速便捷的技术特性及灵活的运输组织成为交通主轴线的主要运输方式,在区域产业和城镇空间布局方面发挥着重要作用。以高速公路为中心的“点-轴”发展模式在长三角的区域经济发展和城镇布局演变过程中起着主导作用^[2],能够加快农村经济结构的变化和乡镇企业的崛起。

3 长三角高速公路规划建设存在的问题

为加快经济发展,改善投资环境,江、浙、沪

都修建了大量的高速公路,并进行了专门的高速公路网络规划。但各地往往只着眼于本地区高速公路网的规划和建设,不注重省际之间的连接,网络之间“断链”太多,从而形成了一些相对孤立的“局域网”,使地区之间的连通性大大降低,降低了资本的效益,严重阻碍了长三角整体优势的发挥和经济一体化的进程。

在“世博会”的号召下,长三角的经济运行走向空前的紧密团结,正在开展以构建快速交通圈为突破口,实现经济一体化,发挥长三角整体优势的行动。为推动长三角一体化进程,江、浙、沪联袂打造的“3小时都市圈”呼之欲出。两省一市都调整了各自的公路网规划,重点是加强省(市)间交通的对接和出省通道的建设,提高路网的连接和配套功能,并主动争取把各自的内部高速公路网融入到长三角交通体系内。

虽然目前各自的规划都考虑了长江三角洲一体化的问题,但在高速公路规划和运营管理等方面还存在一些问题:

1) 各地都以各自的政府目标和利益为出发点来认识长三角一体化的问题,在环境分析、目标设定、规划思路及方法上不尽相同,得出的结论有所差异,在网络结构、衔接标准、实施计划上存在着分歧。更深层次的问题是两省一市对长三角一体化进程中各自的发展定位、发展阶段性目标和步骤缺乏统一的认识和协调,当前的形势可能还是以竞争为主。

2) 运输一体化有待进一步协调。在提供一体化的公路基础设施的前提下,运输一体化显得尤为重要。如何打破行政对运输市场的垄断,实现已有资源最大限度的共享、统一运营和管理,降低运输成本,提高高速公路运输效率和便利程度,才是运输一体化的精髓所在。需要特别指出的是,由于行政区划的原因,长三角公路收费站过多过密,将高速公路分割成段,不能实现连续高速运行,大大降低了高速公路的运输效率。

3) 公路功能复用困扰公路网的规划和运营。公路的使用与其功能定位紧密相关,但在长三角社会经济快速发展的过程中,出现了高速公路新型混行交通(长、中、短途混行;快速、慢速混行;客车、货车混行)问题。各种功能共线的结果是,长距离通过性交通与中短距离汇入性交通形成交织流,相互干扰,使得整个通道因局部地区的瓶颈而全线受堵,大大降低了路网的使用效率。这些功能性的变化,已影响到

公路功能的正常发挥。而在公路网规划中,通常较重视网络的结构问题,功能问题往往被忽视甚至被忽略,运营管理的不当更加剧了其严重性。可见,对公路网功能进行重新审视,科学地划分各层次道路功能显得极为必要和迫切。

4) 交通运输枢纽存在诸多问题,作用难于发挥。货运枢纽功能不全,多数停留在仓库、货运站的水平上,设施比较简陋,信息化程度低,物流组织能力差,集装箱中转运输没有形成规模,与现代物流的要求相差较远。综合性枢纽少,客运枢纽布局不合理,各种运输方式的衔接,特别是公路与城市公交的衔接不顺,没有形成有机的整体,换乘距离远,出行很不方便。对于有些过境长途客车,城际间的速度比较快,但旅客在城郊下车后,由于不能及时换乘城市交通系统,致使进城时间大大增加。

4 建议与对策

1) 长三角内部各省市要提升理念,统一认识,实现思想上的彻底转变,打破由于行政区划造成的地方保护主义和诸侯经济,本着“共营”的态度,切实将“一体化”建设落到实处。

2) 成立由中央政府直接领导的长三角协调机构,不仅起到协调作用,而且关键时刻要具有决策权。重视区域宏观规划,把这种宏观调控的政府意志明显地体现出来,推进长三角区域一体化进程。

3) 在上述机构的领导下,尽快建立一个常设的、由两省一市交通部门共同组建的规划协调机构,协调解决三地公路基础设施规划建设过程中的问题,形成统一认识,指导建设。

4) 长三角综合运输规划的要旨在于“综合”,就是要体现和实现不同地区交通网络设施布局的一体化,不同运输方式的一体化,不同经营主体服务和利益的一体化^[3]。因此,这个规划既不应该是几种运输方式专业规划的简单汇总,也不是几个行政单元交通网络规划的简单拼接,更不是几个经营主体发展规划的简单拼凑。必须超脱于利益主体各自的利益和管辖权限,打破条条与块块的束缚,站在长三角一体化发展的全局高度来进行谋划。

5) 各地在加快本地区高速公路建设和相互间公路网衔接的同时,加强对规划公路网的功能定位研究,充分发挥有限的公路交通资源的作用。建议以长

三角为整体,规划区域主通道,主要承担长三角对外的交通;建设城际快速公路,主要承担相邻和相近城市间的中短途公路运输。这十分适合长三角都市绵延区的城市分布形态,可以充分发挥公路运输的优势,体现其灵活、快速的特点。

另外在规划、运营、管理中还要解决客货混行和快慢混行的问题(如增加高速公路的车道数)。

6) 统一规划建设区域性的公路客、货运输枢纽。在客、货运输枢纽的规划建设时,要充分考虑各种运输方式的衔接,对城市交通的影响,与区域产业结构规划的协调等因素。建议在城市带建设公路与轻轨交通混行的通道;在城际、城间高速公路上考虑设置公交车道,加强公路与城市道路的衔接;在规划公交线路时考虑与长途客运的衔接,提高人们的出行换乘效率;在高速公路与轨道网络衔接的地方合理规划和建设停车场。加强集装箱多式联运,提高集装箱一体化的运输效率。

7) 加快运输一体化的研究和组织工作,加强高速公路管理、运营和信息化建设,加强区域联网收费系统、货运信息配载系统、客运信息服务系统(客运班次异地查询、异地联网售票等)等信息共享网络的统一规划与建设,建立不同运输方式、公路运输与公交统一的客运售票系统。在网络系统的规划建设过程中,政府应尽快出台相关办法、法规,并组建相应的协调机构,统一规划。

5 结语

交通系统不仅是区域经济一体化的动脉,也是区域基础设施和产业整合的命脉。统筹区域城乡交通规划、建设和运营管理,整合现有交通资源,完善长三角都市圈省际公路交通网络,推动交通运输行业运营管理一体化改革,全面实现长三角高速公路网一体化,是长三角高速公路建设的首要任务。

参考文献

- 1 吕兰明. 高速公路对沿线区域经济发展的影响分析[J]. 中外公路, 2003, 23(1): 96-98
- 2 董千里. 高速公路点—轴型区域经济发展理论研究[J]. 西安公路交通大学学报, 1998, 18(1): 107-112
- 3 杨涛. 沿江开发, 交通先行——兼论长三角交通体系一体化战略[J]. 现代城市研究, 2003, (6): 48-52